



leeren Wagen nicht mehr, wie es allgemein üblich ist, rückwärts in die Baugrube hinuntergelassen werden brauchen. Durch das Vermitteln der von einem Arbeiter dirigierten Dreifsel oder infolge falscher Lenkung sind oft genug Unfälle herbeigeführt worden. Auch diese Vorrichtung ist bereits bei einem Vorkonstruktionsbau in Berlin erprobt worden. Noch eine dritte Erfindung wird erwähnt und zwar eine von der Metropolitan-Ausbaugesellschaft in Charlottenburg praktisch erprobt und von ihr hergestellt. Das soll die beste von allen dreien sein. Hier wird das ausgeschachtete Erdreich durch elektrisch betriebene Bandtransporteure, welche je 10 Meter lang sind, mittels eines Elevators an das an der Straße befindliche Waggeviertel herangebracht, von dort aus weiter in die Wagen. Auch hier wird der Verkehr auf der Straße in keiner Weise gestört. Abgesehen von der Bedeutung, die alle drei Vorrichtungen haben hinsichtlich der Vorbeugung von Unfällen, ist es auch gewiß nicht bedeutungslos, daß der Quälerei der Pferde ein Ende gemacht wird.

Für die Arbeiter auf Speicherböden hat die Firma Theodor Krohn in Wollenbüttel eine Erfindung in den Verkehr gebracht, die das Abstützen der Arbeiter aus den Speicherlöchern verbieten soll. Bei dieser Einrichtung ist es den Arbeitern möglich, Warenballen mit beiden Händen zu erfassen und hereinzuholen, ohne daß für sie eine Abhurzgefahr besteht. Die beiden Schutzarme bleiben bei dem nächsten Ballen in Aufstellung, da sie ungefähr halbkreisförmig und auseinanderliegen, das Tragseil also zwischen ihnen hindurchgleiten kann. Bei größeren Ballen öffnen sich die Schutzarme nach innen und schließen sich sofort wieder nach dem Durchgleiten der Last. Gleitschuhe und Greifketten werden von der Firma Pfeilbender in Aalen hergestellt.

Im Jahre 1913 sind 8971 Betriebsunfälle gemeldet worden gegen 8869 im Jahre vorher. Das ist eine Steigerung von über 400 Unfällen. Demgegenüber ist es ein schlechter Trost, wenn die Zahl der entschädigungspflichtigen Unfälle von 2049 im vorigen Berichtsjahre auf 1945 in diesem heruntergegangen ist. Tödlich verliefen 185 gegen 199 im Berichtsjahre vorher. Durch Einatmen von Sumpfgasen wurden in einem Falle zwei Arbeiter zugleich getötet. Zwei Arbeiter verunglückten beim Transport von Marmorplatten, indem der Wagen bei einer scharfen Wendung umkippte und einen Arbeiter tötete und den anderen schwer verletzte.

Durch Zurückschlagen der Kurbel beim Andrehen von Kraftwagenmotoren sind allein im Bezirke der Section 4 23 Arbeiter verunglückt. Davon allein in einem Betriebe 10 und in einem anderen, kleinen, 4. Das als häufige Vorkommen der gleichen Unfälle in denselben Betrieben, veranlaßt den Aufsichtsbeamten, die Betriebsunternehmer, besonders auf den Umständen aufmerksam zu machen; es wurde Abhilfe zugesagt. Sollte man nicht lieber nach Möglichkeit vorher schon auf solche „Umstände“ aufmerksam machen und nicht erst, wenn ein Betrieb durch besonders häufiges Vorkommen von Unfällen den Beamten auffällt?

Ein Arbeiter verunglückte dadurch, daß er an einem Benzintank einen Hahn mit der Zündlampe anlöten wollte. Der Inhalt explodierte, und der Arbeiter trug so schwere Brandwunden davon, daß er denselben erlag. Viele Unfälle sind wieder dadurch herbeigeführt worden, daß in Sandgruben die Grabenwände nach altem Brauch unterschätzt, aber nicht rechtzeitig abgestützt wurden.

Ein herrlicher Beweis für die fetterzeit aufgestellte Behauptung, daß für den deutschen Arbeiter geragt sei bis an sein Lebensende, ist der schwere Unfall eines alten gebrechlichen Invalidenrentenempfängers, dessen kompositivgeschlossener Kopf so sehr geschwunden war, daß sie nicht nur überließ, sondern der alte Mann aus reinem jugendlichen Übermut auf seine alten Tage noch den Droschkentreiber spielt. Infolge seiner Gebrechlichkeit erlitt er einen schweren Unfall. Aber trotz alledem: Wehe den Segern und Bühlern, die es wagen, an die gefüllte Kompositivschüssel nicht zu glauben.

Wette Zustände scheinen auch in dem Betriebe zu herrschen, in welchem ein Arbeiter durch das Verunfalltwerden eines 11 Zentner schweren Fasses verunglückte. Die Schrotelle packte mit ihren Nägeln nicht in die am Wagen befindlichen Nägel, und so wurde sie einfach nur an einer Seite eingehakt und an der anderen mit einer Kette am Wagen befestigt. Die Kette gab aber nach, und das Unheil war da.

Wie ein Blicklicht beleuchtet der folgende tödlich verlaufene Unfall die ganze Misere des Kuschlerlebens: „Ein Kutscher, welcher nachts mit einem beladenen Möbelswagen unterwegs war, schlief während der Fahrt ein, fiel vom Wagen, wurde überfahren und erlitt so schwere Verletzungen, daß er bald darauf starb.“

Fertig. Wie konnte sich der Mann auch unterziehen, des Nachts schlafen zu wollen. Der Bericht sagt nichts davon, daß der Verunglückte wegen seines Schlafens auf dem Boock bestraft worden ist. Wir müssen also annehmen, daß die hochwollstößliche Behörde das vergessen hat. Vielleicht holt sie es nun nach.

Es paßt auch gerade hierher, daß in dem Bericht unmittelbar hinter jenem tödlichen Unfall die alle, uns nun schon bekannte Behauptung wiederkehrt, daß „eine erhebliche Anzahl von Unfällen auf eigene Schuld der Verletzten zurückzuführen ist und daher hätte vermieden werden können“. Unachtsamkeit, Sorglosigkeit, Leichtsinns, Bequemlichkeit und übermäßiger Alkoholgenuss sind die eigentlichen und wahren Ursachen der meisten Unfälle im Fabrikverksbetriebe. Daneben noch die hohe Gefährlichkeit des Fabrikwesens überhaupt. Und die Unternehmer? Der strengste Bericht sagt trotz der von ihm selbst festgestellten Tatsache, daß fast alle Unfallverhütungsvorschriften in vielen Fällen übertreten worden sind und daß die Vorschriften selbst in den meisten Fällen gar nicht oder nur mangelhaft ange-

bracht waren: „Auf mangelhafte Betriebseinrichtungen ist nur ein geringer Teil der Unfälle zurückzuführen.“ Wenn das nicht starker Tabak ist... Es wäre schade, wollten wir die Wirkung dieses „objektiven“ Jahresberichts auch nur noch mit einem Tröpfchen Linte abschwächen.

### Marr's „Kapital“ und die Gewerkschaften.

Im dreizehnten Kapitel behandelt Marr das Thema: „Maschinerie und große Industrie“. Nach der ihm eigenen wissenschaftlich gründlichen Art untersucht er zunächst einmal, was überhaupt eine Maschine ist. Das scheint denkbar einfach zu sein. Und doch gibt es Gelehrte der Volkswirtschaft, die diesen Begriff ganz falsch definieren. Nach der Erklärung mancher bürgerlichen Nationalökonomien sind einfache technische Hilfsmittel, wie Hebel, Schraube, Keil usw. schon Maschinen. Andere werden wieder den Unterschied machen, daß beim Werkzeug der Mensch selbst die Bewegungsenergie herbeibringt, während bei der Maschine eine von der menschlichen verschiedene Naturkraft wie Tier, Wind, Wasser die Bewegungsenergie liefert. Demnach wäre also, meint Marr, ein mit Öfen bespannter Pflug auch schon eine Maschine, während ein damals erfundener Rundwebstuhl, der von der Hand eines einzigen Arbeiters bewegt wird und 96 000 Bewegungen in einer Minute anfertigt, weil nur von einer menschlichen Arbeitskraft in Bewegung gesetzt, ein Werkzeug. Da diese Definition nicht haltbar ist, dürfte einleuchtend sein.

Als im Jahre 1735 John Watt seine Spinnmaschine und damit die industrielle Revolution ankündigte, erwähnte er mit keinem Wort, daß statt des Menschen ein Esel die Maschine treibe, und demnach soll diese Rolle dem Esel zu. Eine Maschine „um ohne Finger zu spinnen“, lautete sein Programm. Was also ist denn nun eine Maschine? „Die Werkzeugmaschine ist also ein Mechanismus, der nach Mitteilung der entsprechenden Bewegung mit seinen Werkzeugen dieselbe Operation verrichtet, welche früher der Arbeiter mit ähnlichen Werkzeugen verrichtete. Ob die Triebkraft nun vom Menschen ausgeht oder selbst wieder von einer Maschine, ändert am Wesen der Sache nichts. Nach Übertragung des eigentlichen Begriffes vom Menschen auf einen Mechanismus tritt eine Maschine an die Stelle eines bloßen Werkzeugs.“ Und an einer anderen Stelle sagt Marr: „Die Maschine, wovon die industrielle Revolution ausgeht, ersetzt den Arbeiter, der ein einzelnes Werkzeug handhabt, durch einen Mechanismus, der mit einer Masse derselben oder gleichwertiger Werkzeuge auf einmal operiert und von einer Triebkraft, welches immer ihre Form ist, bewegt wird.“

Früher hatten Nationalökonomien oft die Frage aufgeworfen, ob die Erfindung der Maschine die Tagesmühe auch nur eines einzigen menschlichen Weibes erleichtert habe. Auch in Arbeitertreffen kann man oft die Ansicht ausbreiten hören, als ob irgend ein eblen- und erfindungsreicher Menschfreund die Maschine eigens zu dem Zweck erfunden habe, um den Menschen, wenigstens den schwer körperlich arbeitenden, ihr Los zu erleichtern, ihre Arbeitszeit zu verkürzen. Das ist nun ganz und gar nicht der Fall. Die Maschine hat nur den einzigen Zweck, die Produktionskosten zu verringern. Sie soll nur Waren wohlfeiler und den Teil des Arbeitstages, den der Arbeiter für sich selbst braucht, verkürzen, um den anderen Teil des Arbeitstages, den er dem Kapitalisten umsonst gibt, zu verlängern, sie ist Mittel zur Produktion von Mehrwert.

Welche geradezu fabelhafte Entwicklung die modernen Maschinen durchgemacht haben, ist ja genügend bekannt. Ja, nach Marr hat die Technik noch einen neuen unerhörten Ausschlag genommen. So führt Marr als ein besonderes Beispiel für den Fortschritt der maschinellen Leistungen an, daß z. B. eine einzige Kurbelmaschine in einer Stunde 3000 Kurbelstöße herbeibringen in der Lage ist. Heute leisten die neuesten Maschinen dieser Art weit mehr als das Doppelte. In den großen, modernen Betrieben sind eigentlich sämtliche Funktionen der Einzelmaschinen nur Teilwerkzeuge und alle zusammen, die von einer gemeinsamen Stelle, gleichsam dem Herzschlag des ganzen lebendigen Organismus, in Betrieb gesetzt werden, alle zusammen bilden eine einzige riesenhafte Maschine. Und welcher langen Weg haben die heute so vollkommenen modernen technischen Wunder gehen müssen. Die ersten waren fast ausnahmslos von Holz und erst viel später wurde allgemein Eisen verwendet. Die Konstruktion z. B. des maschinellen Webstuhls unterschied sich anfangs fast gar nicht vom alten Handwebstuhl. Da zeigt sich eben dasselbe, was man auch schon in der Urgeschichte des Menschen beobachten konnte. Als man allmählich gelernt hatte, die Werkzeuge aus Metall herzustellen, hatten diese neuen Werkzeuge noch lange die Form der alten aus Stein angefertigten.

Wir wollen nun Marr folgen, wenn er die nächsten Wirkungen des maschinellen Aufstieges in den Betrieben auf den Arbeiter untersucht. Die Maschinenkraft macht in großem Maße Muskelkraft überflüssig. Sie nimmt dem Menschen einen bedeutenden Teil der Arbeiten ab, zu welchen Körperkraft nötig ist. Sie wird zu einem Mittel, mehr und mehr auch Arbeiter ohne große körperliche Kräfte oder solche von unteiler körperlicher Entwicklung mit in den Produktionsprozess hineinzuziehen. Frauen- und Kinderarbeit war von da an die Lösung des Kapitals. Nicht mehr der Arbeiter allein war jetzt gezwungen, dem Kapital Frondienste zu leisten, sondern alle Glieder der Familie mußten hinein in die Fabrik. An die Stelle des Kinderbists trat jetzt die Zwangsarbeit für den Unternehmer. Das bedingt

natürlich nach den Gesetzen der kapitalistischen Wirtschaft ein Sinken des Lohnes der erwachsenen Arbeiter. „Indem die Maschinerie alle Glieder der Arbeiterfamilie auf den Arbeitsmarkt wirft, verteilt sie den Wert der Arbeitskraft des Mannes auf die ganze Familie. Sie entwertet daher seine Arbeitskraft.“ So wird nicht nur der Preis der Ausgebildeten, sondern auch der Grad der Ausbeutung des einzelnen vermehrt. Denn es muß ja, damit die gleiche Menge Lohn verdient wird, viel mehr als bisher gearbeitet werden.

Die verheerenden Folgen der Frauen- und Kinderarbeit zeigen sich überall, wohin der Kapitalismus seine Schritte hinsetzt. Auch bei uns in Deutschland. Geringer Lohn und die in den ersten Zeiten der rheinischen Großindustrie die Militärbehörden gegen die übermäßige und unmenschliche Ausbeutung der Kinder in den dortigen Fabriken protestieren mußten, weil — es an brauchbaren Rekruten fehlte. Als während der Baumwollkrise in England tausende von Müttern und Kindern arbeitslos wurden, zeigte sich trotz der vermehrten Einnahmen und der daraus resultierenden Not doch die guten Folgen am Gesundheitszustand der Kinder. Ein von der Regierung zum Studium der sozialen Verhältnisse in das Baumwollindustriegebiet Englands geschickter Dr. Edward Smith berichtet u. a. folgendes: „Sphingisch habe die Krise, abgesehen von der Verbannung der Arbeiter aus der Fabrikatmosphäre, vielerlei andere Vorteile. Die Arbeiterfrauen fanden jetzt die nötige Ruhe, ihren Kindern die Brust zu reichen, statt sie mit Godfrey's Cordial (einem Opium zum Einschläfern der Kleinen) zu vergiften. Sie hätten die Zeit gewonnen, Kochen zu lernen. Unglücklicherweise fiel diese Kochkunst gerade in einen Augenblick, wo sie nichts zu lochen hatten. Aber man sieht, wie das Kapital die für die Konsumtion nötige Familienarbeit usurpiert hat zu seiner Selbstverwertung. Ebenso wurde die Krise demütigt, um in eigenen Schulen die Töchter der Arbeiter näher zu lernen. Eine amerikanische Revolution (Klabentrieg, Der Wert) und eine Weltkrise erbeicht, daß die Arbeitermütter, die für die ganze Welt spinnen, näher lernen! Der Arbeiter wird durch die Maschine nicht nur selbst ein Sklave derselben, sondern sie zwingt ihn auch, Weib und Kind zu verkaufen. Er wird Sklavenhändler.“

Die geringen Anfänge eines gesellschaftlichen Kinderschutzes wurden nach allen Regeln der Kunst umgangen. Anzeigen in Londoner Blättern wie die folgende: „12 bis 20 Jungen gesucht, nicht jünger, als was für 13 Jahre gelten kann“, zeigen, wie es gemacht wurde. Nach dem Fabrikgesetz von damals durften Kinder unter 13 Jahren nur bis zu 6 Stunden täglich arbeiten. Ein Arzt hatte das Alter der Kinder festzustellen und zu bescheinigen. Nach Möglichkeit gaben dann die Eltern oder Vormünder das Alter ihrer Kinder höher an als es wirklich war. Auch das ist fast überall in den ersten Zeiten des industriellen Kapitalismus vorgekommen. So erzählt auch die Verfasserin der Jugendgeschichte einer Arbeiterin von solchen Dingen, die allgemein üblich waren. Aber in England war es doch ganz besonders schlimm. In dem verächtlichen Londoner Distrikt von Bethnal Green wird jeden Montag- und Dienstagmorgen offener Markt gehalten, worin Kinder beiderlei Geschlechts vom neunten Jahre an sich selbst an die Londoner Seidenmanufakturen vermierten. Die gewöhnlichen Bedingungen sind 1 Schilling 8 Pence die Woche, die den Eltern gehören und 2 Pence nebst Tee für die kleinen Arbeiter selbst.

Eine der schlimmsten Wirkungen der Frauenarbeit in den Fabriken ist die Entfremdung zwischen Mutter und Kind, die nach Marr damals einen geradezu entsetzlichen Grad erreicht haben muß. Die natürlichsten Gefühle, die selbst bei höher entwickelten Tieren schon vorhanden sind, ersticken mit der Zeit bei den geplagten Arbeiterinnen, die mit Ginsterschir der Begegnung und von der Fabrik 12 bis 15 Stunden und oft noch mehr außerhalb ihres „Heims“ zubringen müssen. Eine ausführliche Untersuchung von 1861 zeigt übrigens, daß unter den beschriebenen Verhältnissen einerseits die Kinder infolge der Vernachlässigung und ungeeigneten Behandlung umkommen, welche die Fabrikarbeit ihrer Mütter mit sich bringt, und daß andererseits die Mütter in erheblichem Maße ihrer natürlichen Gefühle gegen ihre Sprößlinge verlustig gehen. Gemüthlich betrunken sie nicht viel deren Tod, und manchmal „erstreifen sie selbst direkte Maßregeln, um ihn herbeizuführen.“

Das Opium spielte unter diesen Umständen eine überaus traurige Rolle. Dieses höllische Gift war für die Drogisten der Industriestädte Englands das gangbarste Mittel. „Säuglinge, die Opium empfangen, verschmachten zu alten, kleinen Waischen.“ Nach Tausenden zählen die Kleinen, die auf diese Weise mehr oder weniger schnell in ein besseres Jenseits befördert wurden.

Auch Schulbesuch verlangte das Schutzgesetz. Das heißt, es wurde eine Beschäftigung verlangt vor erfolgten Schulbesuch. Da war es denn nicht gar so selten, daß ein Lehrer die nötige Beschäftigung ausgestellt hatte, der selbst nicht einmal seinen Namen schreiben konnte. Da mußte das Gesetz schon ausdrücklich verlangen, daß die Dokumente in der Handschrift des Lehrers ausgefüllt und mit seinem Namen von ihm selbst unterschrieben sein müssen. Auf alle nur erdenkliche zu erdenkende Weise wußte man dem so lästigen Gesetz ein Schnippen zu schlagen. Nur weil der Ausbeutungsgier des Kapitals die erste bestehende Schranke gezogen werden sollte. Schamlos will das Kapital ausbeuten, und werden ihm doch Resten angelegt, dann sucht es, sich dieser mit allen Mitteln zu entziehen.

Die Verlängerung der Arbeitszeit hat in der Hauptsache nach Einführung der Maschine ihren Anfang genommen. Die Maschine





Seine Ausführungen zeigen jedenfalls, daß er kein Anhänger der Privatfahrten ist.

Mitler 'Neue Schuhvorrichtungen' kommen die Aufsichtsbemanten nochmals auf dieses Thema zurück und schreiben:

In der eingangs erwähnten Sitzung des Vereins Deutscher Motorfahrzeugindustrieller hatte derselbe sich bereit erklärt, die dieser Vereinigung angehörenden Automobilfirmen zu veranlassen, die Frage der rückflößigeren Anlaß- oder Andrehvorrichtungen an Automobilmotoren näher zu treten. Da hieran auch noch andere Berufsgenossenschaften interessiert sind, hat der Verein den Beschluß gefaßt, nach Erprobung geeigneter Konstruktionen diese den beteiligten Berufsgenossenschaften bekanntzugeben.

In letzter Zeit sind mehrere Andrehkurbeln als rückflößiger in den Handel gekommen, bei welchen aber noch die für eine Veröffentlichung erforderlichen Erfahrungen fehlen.

Mit den genannten Kurbeln gehen die selbsttätigen Anlaßvorrichtungen Hand in Hand, welche das Andrehen des Motors mittels Hand- oder Fußhebels vom Führer aus in bequemer Weise als mit Andrehkurbel ermöglichen sollen. Hierzu gehört das Mercedes-Anlaßsystem, welches die Deimler-Motoren-Gesellschaft in Untertürkheim bei ihren Wagen mit großen Plezylindermotoren verwendet. Bei diesen Anlaßvorrichtungen wird zum Anlassen des Motors ein besonders hergestelltes Anlaßgemisch verwendet. Die Verteilung und Zuführung dieses Gemisches geschieht durch eine Anlaßgemischpumpe, welche zweimäßig auf dem Spritzrohr angebracht ist. Die Pumpe drückt mittels Luft den Brennstoff aus dem Brennstoffbehälter in den Anlaßvergaser und von hieraus wird das Zündgemisch einem Gemischverteiler zugeführt, welcher die einzelnen Zylinder mit dem Anlaßgemisch versorgt.

Soweit sich aus den bei den Sektionen 6, 7 und 8 eingelaufenen Unfallanzeigen ersuchen läßt, scheinen die Unfälle beim Anfahren von Automobilen zurückzugehen. Während bei den Sektionen 6 und 7 kein Unfall beim Anfahren zu verzeichnen war, sind bei der Sektion 8 drei Fälle gemeldet worden, welche ernste Verletzungen nicht hervorgerufen haben. Sehr interessant wäre es gewesen, bei Gelegenheit der auf Grund des § 857 der Reichsversicherungsordnung im November 1913 stattgefundenen Beratung die Ansichten und Erfahrungen der Versicherten bezüglich der Anlaß- oder Andrehvorrichtungen an Automobilmotoren kennen zu lernen, zumal der Jahresbericht der Sektion 5 hinreichende Gelegenheit hierzu bot.

Raum scheint den Anlaßvorrichtungen seitens der Automobilfirmen eine größere Aufmerksamkeit geschenkt worden zu sein, als sich eine neue Gefahrenquelle im Automobilbetrieb in recht unangenehmer Weise bemerkbar macht, und zwar bei den Lastautomobilen mit Anhängerwagen. Beim Zusammenklappen der Motorwagen und Anhängern ist die damit beauftragte Person in jedem Falle in Gefahr, zu verunglücken, ohne daß eine Fahrlässigkeit vorzuliegen braucht, wie vier schwere Unfälle aus dem Jahre 1913 beweisen. Es muß nunmehr nachdrücklich auf die Lastzüge hawenden Firmen eingewirkt werden, unter Verwertung der schweren Unfälle geeignete Abwehrmaßnahmen in konstruktive Formen zu fassen.

Unfall durch Scheuen des Pferdes vor einem plötzlich auftauchenden Automobil. (Urteil des Reichsgerichts vom 20. Mai 1914.) Auf einer hügeligen Straßenstrecke mit mehreren Kurven wird der Automobilist wegen dieser Erhöhung der Betriebsgefahr des öfteren Hupensignale, besonders bei dem Durchfahren der Kurven zu geben haben. Auf Grund derselben Betriebsgefahr wird aber auch vom Lenker eines Fuhrwerks erhöhte Sorgfaltspflicht zu fordern sein. Der Gedanke, daß, zumal bei dem stetig sich ausdehnenden Kraftwagenverkehr, einmal ein Auto unvertwartet über die eine oder andere Anhöhe kommen kann, darf nicht als fernliegend erachtet werden. Wenn dabei das Pferd besonders verletzungsgefährliche Eigenschaften hat, so erhöht sich natürlich die Tiergefahr, wie sich gleichzeitig die Sorgfaltspflicht des Fahrenden verschärft. Denn der § 254 des B. G. B., der von der Mischuld des Beschädigten handelt, findet auch Anwendung auf die Fälle, wo er auf Schadensersatz, ohne daß ihn ein Verschulden trifft, haftet (z. B. § 833 B. G. B., Tierhalterparagraf). Freilich, daß das Tier derartige gefährliche Eigenschaften hat, gehört mit zu dem, nach § 254 zu führenden Beweise. Fehlt es an folchem, so ist nur die Betriebsgefahr für die Verteilung der Schuld unter den Beteiligten bestimmend.

Der Bauer St. fuhr am 22. Juli 1910 mit seinem Einspannerfuhrwerk auf der Straße von Waisbach nach Köping. Von einem unvertwartet in einer Kurve nahenden Kraftwagen des Tiefbauunternehmers L. Scheute sein Pferd und ging durch, wobei er erhebliche Verletzungen erlitt. Seine Schadensersatzansprüche wurden vom Landgericht dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt, das Oberlandesgericht zu München hat den Klageanspruch nur zu ¼ für gerechtfertigt befunden, das Reichsgericht hat das vorinstanzliche Urteil bestätigt. Sein 6. Zivilsenat führte aus:

Der Beklagte hätte, erwägt das Berufungsgericht, nach § 19 der B.-R.-V. vom 3. Februar 1910, schon in größerer Entfernung, beim sog. Köhlerstoß, ein Signal mit der Hupe geben und dieses dann während der Durchfahrung der Kurve des öfteren wiederholen müssen, um so mehr, als er in westlicher Richtung in der Kurve mit Gefäß zu rechnen hatte. Er habe tatsächlich kein einziges Zeichen gegeben. Dabei habe er die rasche Gangart des Kraftwagens beobachtet, so daß er in rascher Fahrt plötzlich auf dem höchsten Punkte der Straßenstrecke in nur 46 Meter Entfernung vom Wagen des Klägers auftauchte. Dadurch habe er das Scheuen des Pferdes und den Unfall des Klägers fahrlässig verursacht. Bei so plötzlichem

Heranfahren eines Kraftfahrzeuges in rascher Bewegung scheue das frömmste Pferd. Sätte der Beklagte die erforderlichen Signale gegeben, so wäre der Kläger aufmerksam geworden, hätte sein Pferd festgehalten und den Unfall vermeiden können. Den Kläger trifft aber ein Mitverschulden. Er hätte immerhin damit rechnen müssen, daß über den Berg heraus ein Kraftwagen herankomme. Wenn die Revision u. a. geltend macht, die Abwägung des Verschuldens und die Verteilung des Schadens sei rechtskräftig, der Schaden sei vorwiegend durch die Aengstlichkeit des Pferdes und die ungenügende Beaufsichtigung seitens des Klägers verursacht worden, so geht dieser Angriff fehl. Denn der Unfall des Klägers ist auf den Kraftwagenbetrieb des Beklagten ursächlich zurückzuführen; daß dieser nur die mittelbare Ursache, die unmittelbare dagegen das Scheuen des Pferdes an dem eigenen Gehörn des Klägers war, ändert an dem Ursachlichkeitsverhältnis nichts. Der Betrieb des Kraftfahrzeugs hat das Scheuen des Pferdes, dieses die Verletzung des Klägers verursacht; so ist auch der Kraftwagenbetrieb für diese Verletzung ursächlich geworden. Zu der angebliehen Aengstlichkeit des Pferdes aber ist zu sagen, daß derartige Eigenschaften vom Beklagten hätten bewiesen werden müssen. Einen solchen Beweis hat der Beklagte aber nicht angetreten. Das Berufungsgericht nimmt aber tatsächlich an, daß bei dem plötzlichen Erscheinen des Kraftwagens auf der Höhe der Straße auch das frömmste Pferd gescheut haben

Entlassungen beantwortet wurde. Der Streik der Chauffeure war demzufolge nicht zu umgehen und konnte auch als ein vollständiger betrachtet werden. Nachdem die Verhandlungen vor dem Einigungsamt gescheitert waren, machten sich die Chauffeure auf einen längeren Kampf gefaßt. Privatden Bemühungen, aber auch dem Einfluß des Stadtpräsidenten Herr Dr. Hiller gelang es dann aber wieder, direkte Verhandlungen anzubahnen und bilden nunmehr zwei abgeschlossene Verträge das Ergebnis dieses Kampfes und der nachfolgenden Verhandlungen. Die fünf größeren Firmen, unter dem Einfluß des Herrn Sar, konnten sich zwar nicht dazu verstehen, das aus der Taufe gehobene Kind Tarifvertrag zu nennen, sondern gaben demselben den Namen Vereinbarung, wobei aber ein Schiedsgericht vorgesehen ist, zusammengefaßt aus Vertretern der beteiligten Firmen und dem Transportarbeiterverband, also dem Sinne nach ein Tarifvertrag, um seine bürgerlichen Freunde zu kaufen, auf Wunsch des Herrn Sar, eine Vereinbarung. Bei der J. B. M. B. 7300 wurde der Vertrag direkt abgeschlossen und auch unterzeichnet. Das Ergebnis des Kampfes beruht nun vor allem in der Anerkennung der Organisation, in der Zustimmung, daß den Chauffeuren ihr freies Koalitionsrecht gewährt sei.

Die ehemaligen Löhne wurden in vollem Umfange teils wieder hergestellt, teils garantiert, wobei auch ein Garantielohn von 5 Fr. in den meisten Betrieben als Neuerung Anerkennung findet. Die Arbeitszeit findet eine Verkürzung in dem Sinne, daß die 24stündige Arbeitszeit bei Schichtenwechsel abgeschafft und den Chauffeuren monatlich 3 resp. 4 volle Freitage gewährt werden müssen. Wohl blieben einige Kollegen auf der Strecke, aber da dies alles tüchtige Berufscollegen sind, braucht der Organisation deshalb nicht bange zu sein.



### Bierfahrer

Gefahren der Bierfahrer. Der Bericht der Brauerei- und Mälzerei-Berufsgenossenschaft ertlärt einleitend:

Der Entwurf wird allerdings erst der Genossenschaftsversammlung im Jahre 1915 vorgelegt werden können. Die Statistik über die Beschäftigung, bei der sich die Unfälle ereignen, zeigt, daß gerade die schweren Unfälle zumeist nicht infolge mangelhafter Schuhvorrichtungen an den Maschinen, sondern hauptsächlich beim Bierbetrieb und transport und beim Flaschenfüllen sich ereignen. Es wird deshalb wie namentlich im Bericht der Sektion VI mit Recht hervorgehoben wird, diesen Betriebsstätigkeiten bei den Revisionen besondere Aufmerksamkeit zu schenken sein. Auch wäre es sehr von Vorteil, wenn namentlich das Fahrpersonal von Seiten der Betriebsleitungen immer wieder auf die großen Gefahren der Unachtsamkeit hingewiesen würde, wie namentlich die leibige Unfite des Auf- und Absteigens oder gar des Schlafens während der Fahrt außerordentlich zahlreiche schwere Unfälle, ja vielfache Todesopfer erfordert, sobald davor nur überläßt und unangeseht gewarnt werden muß.

Danach wären die armen Fuhrleute selbst an den vielen Unfällen schuld, die „unachtsam und schlafen“ ihren Tod oder Verkrümmelung selbst verursachen. Einige Mäler später klagt der Bericht aber selbst über die vielen Gefahren des Transportes auf dem Lande, erwähnt die vielen Prozesse, die mit dem Eisenbahnstaus geföhrt werden müssen usw. Deutlicher noch sprechen sich, trotz aller Fortschrit der letzten Jahre, die technischen Aufsichtsbemanten der Berufs-genossenschaft in einem lehrwerten Sonderbericht darüber aus, dem wir folgen des entnehmen:

Haben die Beamten der Sektion I gar nichts Wichtiges zu melden, so geben die Beamten der Sektion II doch etwas näher auf die Sache ein. So meldet der Beamte der Sektion II:

„Beim Kellerbetrieb inkl. Flaschenfüller-Anlagen haben fehlende Sicherungen an Außen-Bodenöffnern, gegen seitliches Rutschen, fehlende oder nicht benutzte Schutzbleche an Flaschenfüllapparaten die meisten Anlässe zu Beunruhigungen. Die Umschaffung der Range von S. Gerlach in Frankfurt a. M. Süd, zum Entfernen der Verschlässe von zerbrochenen Flaschen, die sich, um Verletzungen an Händen und im Gesicht zu vermeiden, außerordentlich bewährt, wurde in 13 Fällen veranlaßt.

Betreffs Transport zu Lande sei noch erwähnt, daß wiederum eine Anzahl Betriebsunternehmer zur Anbringung einer sicheren Spigelegenheit und zur vorchriftsmäßigen Wänderung der Fuhrtritte an den Wagen aufgefordert werden mußte. Im Revisionsbescheid wurde nie unterlassen, bei jeder angeführten fehlenden bzw. notwendigen Schutz- und Sicherheitsrichtung jene Stelle (Ziffer) der Unfallverhütungs-Vorschriften hinzuzusetzen, auf welche die Forderung sich stützt. Allgemein ist als Grundbesultat dieser nun stattgefundenen Revision der pfälzischen Betriebe zu konstatieren, daß die Mängel, welche anlässlich der vorbestehenden Revision festgestellt worden waren, wie dies auch der Vergleich der Revisionsbescheide jederzeit ergibt, mit wenigen Ausnahmen nicht mehr angetroffen wurden, so daß die Annahme berechtigt ist, daß die bereits zum größten Teil erfolgte Forderungsbefreiung der 1913 revidierten pfälzischen Betriebe den Tatsachen entspricht.“

Das alte Lied. Große Mühe gibt sich nun der Beamte der Sektion III, welcher extra sehr instruktive Abhandlungen über vorchriftsmäßige Wagen usw.

### Die Arbeit.

Von Budd M'Killips.

Ich bau' eure Schiffe und Bahnen  
Und die Wege, auf denen ihr fahrt,  
Ich schuf' in Fabriken und Minen  
Und säe das Korn, das euch nährt.

Ich nähte des Nachts an den Kleidern,  
Ich legte den Grund, wo du stehst  
Und dein Haus. Und ich war's, der die Bücher  
Gedruckt, in denen ihr lest.

Das Meer verband ich dem Meere,  
Ueberspannte die Flüsse mit Stahl;  
Ich schuf deine Häuserkolosse  
Und das Automobil deiner Wahl.

Ich eilte im rettenden Boote,  
Wenn das Schiff in den Jagen kracht,  
Dir in Sturm und Wetter zu Hilfe  
Und wandelst, zum Tage die Nacht.

Wo immer ein Fortschritt ist, bin ich.  
Was war' ohne mich die Welt!  
Und doch suchst du mich zu vernichten  
Mit dem ärmlichen, kargen Entgelt.

Heut hältst du mich noch als Sklaven,  
Der in Ketten wird geführt,  
Doch morgen werf' ab ich die Ketten  
Und ford're, was mir gebührt.

Ihr Herren der Fabrik und des Landes,  
Die ihr euch uns zu knechten erstreckt,  
Nicht länger beng' ich mich in Demut:  
Ich bin die Arbeit und ford're mein Recht.

würde; es kommt demnach auch auf die etwaige besondere Aengstlichkeit dieses besonderen Pferdes nicht mehr an.

Sonach war die Revision des Beklagten L., dem seine Verurteilung auch noch zu ¼ des Schadens zu hoch schien, zurückzuweisen.

Der Droschkenchauffeurstreik in Zürich beendet. Nach rund dreiwöchiger Dauer konnte der Streik der Tarifchauffeure in Zürich am Samstag, den 25. Juli, von der Leitung des Verbandes der Handels- und Transportarbeiter als beendet erklärt werden. Obwohl dieser Streik bereits in den ersten Tagen als verloren hingestellt und von den Herren Unternehmern wiederholt die Wiederaufnahme des Betriebes publiziert wurde, haben die Chauffeure mit bewundernswürdiger Disziplin den Kampf fortgeführt und fällt ihnen nunmehr nicht nur die Anerkennung des Verbandes als Vertragspartei, sondern auch die vollständige Abwehr aller Verschlechterungsversuche, teils sogar beträchtliche Verbesserung der Lohn- und Arbeitsbedingungen als Siegespreis in den Schoß. Bekanntlich weiterte sich die Firma S. Sar seit Jahren, das Koalitionsrecht der Chauffeure zu respektieren und versuchte Anfang Juni, den Leuten eine Lohnreduktion aufzuzwingen, gegen die sich die Chauffeure sofort zur Wehr setzten. Die Antwort der Firma waren Maßregelungen einer Anzahl Familienväter. Die Herren der ehemaligen Züricher Privat-Motordroschkenvereinerung (J. B. M. B. 7300) glaubten, sich die Firma Sar als Vorbild nehmen zu müssen, drohten verschleierlich mit Lohnreduktionen und Einzelanstellungsverträgen, worauf die Chauffeure sich bemühten, einen Tarifvertrag zu erwirken, was auch hier wieder mit Androhungen von



bringt. Leider hat der Beamte nur die „anwesenden“ Fuhrwerke besichtigt, wie er ja selbst wie folgt zugibt:

„Da auch dieses Jahr wieder 40 Prozent aller Unfälle auf den Fuhrwerksbetrieb fallen, so ist ein strenges Vorgehen in dieser Richtung entschieden geboten. Hindernd ist hier, daß die Vorschriften über die Beschaffenheit des Fuhrwerks nicht genügend ausgeführt sind und ferner, daß zur Zeit der Revision die Fuhrwerke meist unterwegs sind. Bis jetzt werden nur verlangt eine sichere Sitzgelegenheit, Bremsvorrichtung und wenn Fuhrwerke vorhanden, so müssen diese mit seitlich hochgezogenen Stanten versehen sein. Dies genügt natürlich nicht. Um eine möglichst unsichere Ausrüstung eines Wagens zu erhalten, muß verlangt werden.

1. gute Sitzgelegenheit mit Fußstand,
2. Bremsvorrichtung,
3. Aufstieggelegenheit mit Handhaben,
4. Schutzstange (vorne).

Eine dieser Anordnungen fehlt immer, so z. B. am Schockbletswagen: Fußstand und Schutzstange, am Kastenwagen, dessen Ladung eventl. die Sitzgelegenheit bietet, die gute Aufstieggelegenheit usw. Eine wesentliche, bis jetzt nur selten zu findende Anordnung ist die vordere Schutzstange. Während sie einerseits dem Knäcker eine vorzügliche Handhabe beim Aussteigen bietet, verhindert sie andererseits einen Fall desselben nach vorne beim kurzen Anziehen, Scheitern der Pferde usw. Ob nun die Schutzstange auch die eine Längsseite des Knäckersteges abschließen soll, darüber läßt sich streiten. Dafür spricht die bessere Stabilität der Schutzstange und der Zwang für den Knäcker, sich an das Aussteigen von nur einer Seite zu gewöhnen, wodurch er eine größere Sicherheit erlangt. Dagegen spricht höchstens die geringere Abwärtigkeit des Abpringens bei Gefahr.

Was nun die Abwesenheit der Fuhrwerke bei der Revision anbelangt, so muß statt der Erläuterung an Ort und Stelle eine solche an Hand von Bildern erfolgen und würden die Betriebsunternehmer durch Merkblätter auf die vorgeschriebene Beschaffenheit ihrer Fuhrwerke aufmerksam gemacht werden. Es sind ja auch bereits in einer Sektion solche Blätter verbreitet worden, aber bei diesen Abbildungen fehlt die vordere Schutzstange, die ich auf keinen Fall entbehren möchte.“

Der Beamte der Sektion IV sagt, daß beim Transport zu Lande — Fuhrwerk und Karren — allein 394 Mängel festgestellt worden sind. Wertwürdig klingen auch folgende Ausführungen im Bericht:

„Einsichtlich Befolgung der Anordnungen durch die Unternehmer gilt das in den früheren Jahresberichten Gesagte und außerdem kann leider nur von einer großen Rückständigkeit — abgesehen von den größten Städten — in diesem Regierungsbezirk berichtet werden. Ich nahm wiederholt Veranlassung mit Unternehmern über die geringen Erfolge, welche für die Unfallverhütung erzielt wurden, zu sprechen und konnte von allen Seiten nur die Antwort erhalten, daß hieran lediglich der außerordentlich niedrige Bierpreis und in letzter Zeit auch die neue Maßsteuer die Schuld trage, denn von einem Verdienst könne mehr die Rede sein. In einigen Gegenden wird zudem auch über die große Abhängigkeit von den Bauern geklagt; da diese bedeutende Bierabnehmer seien, müsse aus Geschäftsrücksichten von diesen die ungepugte Gerste, die eben so teuer wie gereinigte bezahlt werden müsse, aber doch viele Abfälle gäbe, bezogen werden, so daß in den meisten Fällen nicht nur hohe Gerstenpreise zu zahlen sind, sondern auch „Einnahme von Bargeld“ gänzlich ausgeschlossen ist. Ob das allerdings so hinreichende Gründe zur Vernachlässigung der Unfallverhütung sind, mag dahingestellt bleiben. Widersprüche gegen die Unfallverhütungsvorschriften durch die Versicherten wurden gelegentlich der Revision in vielen Fällen beobachtet, doch konnten Bestrafungen nicht beantragt werden, da die Schuld einer bestimmten Person festzustellen niemals gelang. Auf Grund der Unfallanzeigen war es mir jedoch möglich, der Sektion 5 Personen namhaft zu machen, die den Ziffern 118 und 131 unserer Unfallverhütungsvorschriften zuwiderhandelt ohne zwingenden Grund in Transporteinrichtungen griffen bzw. während des Betriebes Klammern auflegten. Gegen diese 5 Versicherten stellte die Sektion bei der unteren Verwaltungsbehörde Antrag, daß dieselben unter Erteilung eines entsprechenden Verweises auf ihr vorchriftswidriges Verhalten aufmerksam gemacht würden.“

Einen Toten gibt man folgenden „Rat“: „Der Knecht G. hatte einen mit Bier beladenen und mit 2 Pferden bespannten Wagen zu einem Wirt zu führen. Unterwegs sank der Wagen auf einer Seite plötzlich sehr tief in die bodenlose Straße ein. Da ein Vorwärtskommen unmöglich war, spannte der Knecht die Pferde zum Rückwärtsziehen hinter den Wagen und stellte sich — die Pferde antreibend — an die eingefunkelte Wagenseite, um letzteren etwas heben zu wollen. Dabei fiel jedoch der Wagen gänzlich in den Straßengraben und begrub den Knecht unter sich, was bei diesem eine völlige Verkümmung der Schädeldecke zur Folge hatte. (Hier handelt es sich jedenfalls um eine Handlungswelt ohne viel Ueberlegung, da einen beladenen und schon derartig eingefunkenen Wagen auch die stärkste Person nicht zu halten vermag. Ein teilweises Ab- und Wiederaufladen der Last hätte jedenfalls einen besseren Erfolg gezeitigt.)“

Wie die Beamten von den schlauen Unternehmern geprellt werden, dafür folgende Schilderung: „Eine nicht ganz alltägliche Begebenheit konnte ich in einem entlegenen Teil des herrlichen bayrischen

Waldes erleben und mag der betreffende Unternehmer vielleicht die Gelfter, die dort in früheren Jahrhunderten gehaust haben sollen, wieder gerufen und deren Rat befolgt haben. Gelegentlich der letzten im Juli 1913 stattgehabten Besuche führte mich Herr F. nach dem hinter dem Sudhaus gelegenen Maschinenraum, woselbst Herr F. jun. Maschine und Kessel zu bedienen hatte und beauftragte diesen, da er selbst keine Zeit hatte, mir den Betrieb zu zeigen. Hier verbot ich aber voreinst Herrn F. jun., wer und unter welchen Verhältnissen alles im Betriebe beschäftigt würde. Nach Beendigung dieses Verhörs begab ich mich mit meinem Begleiter durch die übrigen Räume und komme dabei auch in einen zwei Stock unter der Erde befindlichen Keller. Dort stoße ich auf zwei wie leblos an die Wand gelehnte Gestalten, die auf meine Frage, was sie hier wollten, keine Antwort geben konnten. Es waren dies, wie ich dann feststellte, die beiden bei Herrn F. beschäftigten Lehrlinge, welche von ihrem Prinzipal an diesen vorvorgenen Ort geschickt worden waren, um von mir nicht gesehen zu werden, weil sie nicht in die Lohnlisten eingetragen waren. Da dieser Unternehmer trotz aller seit 10 Jahren erfolgten Ermahnungen zur Führung eines Lohnbuches nicht bewegen werden konnte, die Lohnlisten aber ganz bedenklige Stellen aufwies, so war die Folge dieser Revision eine ungemünz genaue Nachberechnung auf Grund der von Herrn F. jun. erhaltenen Angaben, was für die letzten 6 Jahre eine Lohnsummindferenz von 11.096,86 Mk. ergab.“

- Der Beamte der Sektion V meldet:
- Fuhrwerk: Im Berichtsjahre wurde die Ausrüstung nachfolgender Fuhrwerke mit allen Sicherheitsvorrichtungen gemeldet:
- 7 Reitervagen,
  - 26 Kastenwagen,
  - 10 Schockbletswagen,
  - 20 Stangenwagen,
  - 2 Bräudenwagen,
  - 4 Rollen,

in Summa 69.  
Seit Juli 1908, wo der Sektionsvorstand die erste Gefahr erkannte, welche Fahrzeuge ohne Sitzbänke, Fußständer und eiserne Tritte mit festrecht nach oben gezogenen Stanten bieten, wurden 1369 Fahrzeuge mit diesen Schutzvorrichtungen ausgerüstet.

Die im Regierungsbezirk Oberpfalz im Dezember 1913 abgeschlossene turnusmäßige Revision ließ erkennen, daß dort die Wagen mit wenig Ausnahmen mit Sitzbänken, Fußständern und eisernen Tritten versehen wurden. Diese ganz wesentliche Verbesserung im Fuhrwerksbetrieb muß doch ihre Wirkung auf die Unfallverhütung mit der Zeit äußern.

Einige sehr schwere Unfälle wurden gemeldet, die beim Befahren oder Verlassen des Gefährtes vorgekommen sind. Wenn man Gelegenheit hat, hier zuzusehen, bekommt man den Eindruck, daß die Geschirrführer geradezu eine Bravour einfeigen.“

Dem Bericht der Sektion VI entnehmen wir, daß von 26 Todesfällen allein 19 auf den Fuhrbetrieb entfielen. Der Beamte schreibt:

„Wenn auch die meisten Unfälle in unserer Berufsgegenwart sich in denjenigen Betriebsstellen ereignen, an welchen ein direkter Arbeiterstich nicht anzubringen ist, so läßt sich doch nicht leugnen, daß gerade an diesen Stellen der Selbstschutz der Arbeiter recht viel zu wünschen übrig läßt. Dies trifft insbesondere beim Fuhrwerksbetrieb, beim Auf- und Abladen von Gegenständen und bei der Benutzung von Reitern zu.“

In Sektion VII sind von 12 Todesfällen allein 8 auf den Transportbetrieb entfallen.

Der Beamte der Sektion VIII sagt:

„Das Fuhrwerk nimmt in diesem Jahre mit nur 6,30 Prozent (8,59 Prozent) an den festgestellten Mängeln teil und konnte hier die erriehtliche Beobachtung gemacht werden, daß sich die Wagen in ziemlich vorchriftsmäßiger Verfassung befinden. Dieses günstige Resultat ist aber darauf zurückzuführen, weil sich unter den 200 revidierten Betrieben allein 79 Bierbrauereien größerer Brauereien befinden, welche letztere für vorchriftsmäßige Wagen frühzeitig Sorge getragen haben, während die Wagen vieler Mittel- und Kleinbrauereien noch keine oder nur höchst mangelhafte Fuhrwerke hatten. Schockbletten als Sitzgelegenheit der Mittel- und Kleinbrauereien fast durchweg, bei den Großbrauereien aber nur mehr die Kastenwagen. Obwohl die Nachteile dieser Einrichtung von der größeren Anzahl der Unternehmer oder Betriebsleiter eingesehen werden, so wird man doch bei dem Zeitpunkt — zu dem die Schockbletten einmal weggesprochen werden sollen — aus den hinfänglich bekannten Gründen auf die größten Schwierigkeiten stoßen. Da z. B. die Festigkeit der Schockbletten noch nicht gefordert werden kann, so nahm ich in jedem Betrieb Veranlassung, darauf hinzuweisen, daß sie die Knechte durch Einlegen von Dedern usw. in die Schockbletten möglichst hoch setzen sollten, damit sie auf diese Weise mindestens einen besseren Ueberblick über ihr Gespann gewinnen. Die Beschäftigung jugendlicher und weiblicher Personen wurde wie im Vorjahre häufiger beobachtet, doch vertriehen dieselben niemals schwere Arbeiten und nie solche an gefährlichen Maschinen. In der Regel handelt es sich nur um in den Flaschengeschäften tätige Personen.“

Laut Bericht der Sektion IX sind von 35 tödlichen Unfällen allein 20 im Fuhrbetriebe entfallen.

Der Beamte führt aus: „Beim Transport zu Lande dürfte eine bemerkenswerte Abnahme der jährlich so zahlreichen Unfälle erst dann zu erwarten sein, wenn Ueberlandswagen in größerem Umfange als zurzeit mit festem,

sicherem Sitz und sicherer Aufstieggelegenheit ausgerüstet sein werden. Auch dies wird allein nicht genügen, wenn die Wagenführer das gefährliche Auf- und Absteigen während der Fahrt nicht unterlassen, die Beleuchtung der Fuhrwerke bei eintrübender Dämlichkeit nicht gewissenhafter gehandhabt wird, das Sigen auf der Deckel, auf dem Langbaum und auf der Langseite des Wagens mit nach außen hängenden Beinen während der Fahrt nicht eingeschränkt wird. Gegen das Schlagen der Wagenführer während der Fahrt wird solange resultatlos angeknüpft werden, solange denselben durch das Verschalten der Birne der Bier- und Branntweinleuchte auf leichte Art weit über Bedürfnis zugänglich bleibt. Auffallend sind auch die allfährlich wiederkehrenden häufigen Unfälle durch bissige, ausschlagende Pferde. Durch zahlreichere Anwendung eines Besforders, besser noch durch eine vorsichtiger Auswahl des Werbematerials und strengere Beaufsichtigung der Behandlung der Pferde, dürfte auch hier noch viel Wandel zum Besseren zu erreichen sein. (Verstoß gegen Ziffer 212, 213, 215, 216, 221, 222, 224 der Unfallverhütungsvorschriften.) Die vorliegenden Ausführungen erstrecken sich nur auf einen kleinen Bruchteil von Fällen, bei denen ein Unfall sehr wohl durch etwas Ein- und Umsicht verhütet werden kann. Diese wenigen Ausführungen lassen bereits erkennen, daß da, wo nach § 913 der Reichsversicherungsordnung, der Unternehmer die Pflichten, welche ihm auf Grund dieses Gesetzes obliegen, auf den Betriebsleiter übertragen hat, diesem sehr viel Gelegenheit geboten wird, nicht zuletzt im eigenen Interesse, sich auf einem noch sehr arbeitsbedürftigen Feld, an der Verhütung von Unfällen zu betätigen.“



### Handelsarbeiter

Freiwillige Unternehmer gegen die Arbeitslosenversicherung. Die Handels- und Gewerbetamner in Sonneberg (S.-M.), die den freiwililigen Landtagsabgeordneten Konmerzianer Kraemer zum Vorsitzenden hat, befahte sich in ihrer letzten Sitzung mit der Frage der Arbeitslosenversicherung. Wie die bürgerliche Presse berichtet, wurde eine Resolution des Hofrats Prof. Dr. Anschütz angenommen, der große Bedenken gegen eine Reichsarbeitslosenversicherung hatte. Die Kammer ist, um auf die „grundfählichen Bedenken“ einzugehen, der Ansicht, daß das Maß und der Umfang von Arbeitslosigkeit im Deutschen Reich kein gesetzliches Eingreifen erfordert, sondern vielmehr die Arbeitslosigkeit in einem plane voll angelegten, das ganze Reich umfassenden Arbeitsnachweis zu betämpfen sei.

Die arbeiterfeindliche Haltung der fast ausschließlich aus freiwililigen Spielwarenporeitoren zusammengesetzten Handelskammer wird verständlicher, wenn man weiß, daß die häufige Arbeitslosigkeit der Heimarbeiter den Spielwarenporeitoren stets eine Gelegenheit war, die Preise der in der Hausindustrie erzeugten Spielwaren herabzusetzen. Das würde ihnen natürlich erheblich schwerer werden, wenn die armen Heimarbeiter einen Rückhalt in einer Arbeitslosenversicherung finden würden. Daher die ablehnende Haltung!

Strasburg i. Els. Um wenigstens einen kleinen Schritt mit der Sonntagsruhe im Handelsgewerbe vorwärts zu kommen, hat der hiesige Ausschuss zur Herbeiführung der Sonntagsruhe eine dieszügliche Eingabe an den hiesigen Gemeinderat gerichtet, daß doch wenigstens in den Sommermonaten die völlige Sonntagsruhe im Handelsgewerbe durch Ortsstatut bestimmt werden möge.

Diese wurde auch durch die sozialdemokratischen Gemeindevorsteher im Stadtparlament eingehend begründet und zur Annahme empfohlen. Es kam zu dem Beschluß, in den Monaten Juli und August, mit geringen Ausnahmen für die Lebensmittellieferanten die Sonntagsruhe laut folgender Bekanntmachung zu bestimmen:

B e k a n n t m a c h u n g  
betreffend die Abänderung des Ortsstatuts über die Sonntagsruhe im Handelsgewerbe während der Monate Juli und August.

Auf Grund des Gemeinratsbeschlusses vom 8. Juli dieses Jahres, der Bestimmungen der §§ 41a, 105b Nr. 2 und 142 der Gewerbeordnung sowie den §§ 74 bzw. des Abschnittes II der Anweisungen des Kaiserlichen Ministeriums vom 22. Dezember 1888 und vom 27. Dezember 1909 zur Ausführung der Gewerbeordnung wird zwecks Neuregelung der Sonntagsruhe während der Monate Juli und August für die Gemeinde Strasburg nachfolgendes verordnet:

Einziger Artikel.  
Das Ortsstatut über die Sonntagsruhe vom 22. November 1906 wird wie folgt abgeändert:

1. In § 1 Ziff. 2 B 3 ist hinter „Spezerei- und Kolonialwarenhandler, einstädtliche Delikatesswarenhandler“ einzufügen: „in den Monaten Juli und August jedoch von 7 bis 9 Uhr vormittags“.
2. § 1 Ziff. 2 C b ist hinter „2. Weihnachts-, Ofter- und Pfingsttag“ durch den Zusatz: „sowie die Sonntage und gesetzlichen Feiertage im Juli und August“ zu ergänzen.

Danach ändert sich die bisherige Verkaufszeit der Spezerei-, Kolonialwaren- und Delikatesswarenhandler an den Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen im Juli und August. Im übrigen ist während dieser Zeit ein Gewerbebetrieb in offenen Verkaufsstellen oder die Beschäftigung von Angestellten nur in denjenigen Geschäften







